

████████████████████

EL PLANEJAMENT TERRITORIAL DE LA REGIÓ I DES D'UNA PERSPECTIVA
ECONÒMICA:
CAP A UN NOU MODEL DE DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC I SOCIAL DE
L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

JOAN TRULLÉN I THOMAS

Departament d'Economia Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona

Novembre 1990

Introdució

1. Algunes definicions prèvies.

2. El model metropolità i la producció de masses.

3. Crisi econòmica i crisi del model territorial.

4. Crisi econòmica i crisi del model en el cas de Barcelona i l'AMB.

5. Producció: renda a Barcelona, l'AMB i la Regió I al final de la crisi.

6. Cap a un nou model de desenvolupament econòmic; territorial pel conjunt de la Regio I.

EL PLANEJAMENT TERRITORIAL DE LA REGIÓ I DES D'UNA PERSPECTIVA ECONÒMICA:
CAP A UN NOU MODEL DE DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC I SOCIAL DE
L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Introducció

En aquest informe es tracta de presentar un diagnòstic econòmic sobre la situació existent en el conjunt del territori de Barcelona, l'Àrea Metropolitana i el conjunt de la Regió Metropolitana (municipis compresos al Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme), i també de presentar unes directrius econòmiques que podrien servir per a definir un nou model d'articulació del territori comprès a la Regió I.

La hipòtesi de partida és la següent: la forma de produir béns i serveis en les societats contemporànies és determinant per comprendre la dinàmica de l'ocupació del territori. En conseqüència, no sembla raonable prescindir dels factors econòmics fonamentals en el disseny de noves estratègies territorials.

A partir d'aquesta hipòtesi la línia de desenvolupament argumental serà la següent: En primer lloc partirem del diagnòstic sobre el model de desenvolupament territorial de les àrees metropolitanes, existent els anys seixanta, o model metropolità. A continuació examinarem si els canvis produïts en el model, com a conseqüència de la crisi econòmica dels setanta, són significatius; en la mesura en què ho siguin procedirem a identificar els trets fonamentals que caracteritzen el nou model de desenvolupament. Finalment, lluny d'acceptar cap mena d'aproximació mecanicista entre model econòmic i model territorial, s'avançarà en la tesi que és possible i eficient plantejar un nou model d'articulació del territori en el conjunt de la Regió I que faci compatible la consecució d'objectius d'eficiència productiva amb objectius d'equitat, integrant en l'anàlisi la producció (salaris, excedents, rendes) i la redistribució (renda familiar disponible, benestar).

Sostindrem que un adequat planejament territorial del conjunt de la Regió I -en el marc del planejament territorial general de Catalunya- pot valoritzar els ja molt importants potencials humans i productius existents en el seu àmbit.

1. Algunes definicions prèvies

Cal partir d'una distinció analítica entre creixement urbà i creixement de les grans ciutats. El ràpid creixement de les grans ciutats no és en absolut un fenomen contemporani. Ja en el segle XIX es desenvolupen processos de creixement de les ciutats d'una gran intensitat. En canvi l'extensió del fenomen específicament metropolità és contemporània. Efectivament, podem diferenciar els processos generals de creixement urbà dels processos específics de creixement metropolità a partir del següent criteri demarcador: ens trobem davant d'un fenomen de creixement metropolità quan una ciutat incrementa la seva capacitat d'atracció d'activitat i de població sense que paral·lelament pugui incrementar la seva capacitat d'absorció. Es tracta doncs d'un criteri demarcador inicial de naturalesa dinàmica en el qual implícitament intervé el planejament anticipatori de grans creixements urbans que podria anticipar-se als processos d'atracció facilitant l'ocupació del territori perifèric.

A partir d'aquesta definició s'acostuma a distingir entre la ciutat central i l'àrea metropolitana o «suburbis» de la ciutat central. L'abundant literatura existent sobre dinàmica metropolitana o cicle vital urbà, tendeix a posar l'èmfasi precisament en els canvis que experimenta l'especialització productiva de cada un dels diferents àmbits metropolitans: ciutat central, primera corona metropolitana i segona corona metropolitana.

El caràcter marginal de la segona corona metropolitana obeiaria a unes lleis de desenvolupament urbà d'arrel ricardiana que forçarien a l'expulsió d'activitats de baix valor afegit cap a l'exterior de la ciutat central. Els diferents usos del sòl lluitarien per la centralitat segons el conegut esquema del **bid rent**. (funció de preu ofertat), desenvolupat entre d'altres per W. Alonso. Aquesta literatura, que molt sovint no incorpora en l'anàlisi els efectes del planejament urbanístic, ha tendit a posar l'èmfasi en el caràcter necessàriament suburbial de l'anomenada segona corona metropolitana. En la mesura en què existissin inicialment ciutats consolidades situades en la perifèria

d'aquestes grans metròpolis, la resistència dels seus responsables a ésser absorbits pels fenòmens metropolitans no fa res més que respondre a un raonable rebuig a aquest model «metropolitanitzador». La preservació de les seves característiques pròpies constitueix una resposta del tot justificada a aquests fenòmens de marginació i de suburbialització.

L'impuls per part dels poders públics de polítiques correctores d'aquests fenòmens ha exigít disposar d'antuvi d'instruments estadístics que permetessin conèixer quantitativament l'abast metropolità. Això ha exigít afinar les definicions estadístiques dels fenòmens metropolitans; n'existeixen dues definicions alternatives molt característiques. D'una banda, la via americana o d'identificació d'Unitats Estadístiques Estàndards Metropolitanas i de l'altra, la via europea o d'avenç cap a la definició de Regions Urbanes Funcionals.

Deis elements de definició de les àrees Metropolitanas en un sentit nord-americà destacarem la importància decisiva dels mercats de treball locals com a element definidor de l'àmbit metropolità. La mobilitat residència-treball és el criteri determinant. Els habitants de les perifèries urbanes, en la mesura en què els llocs de treball es localitzen progressivament en el centre urbà, es veuen obligats a desplaçar-se diàriament des de municipis perifèrics cap al centre. En la mesura en què aquests *commuters* representen una determinada proporció respecte a la població activa resident, s'incorpora successivament el municipi a efectes estadístics en l'àrea metropolitana definida a partir d'una o diverses ciutats centrals.

La noció de Regió Urbana Funcional modifica parcialment el criteri de delimitació prèvia de la ciutat central, però incorpora igualment el criteri de la relació residència-treball com a decisiu per a incloure o no els municipis perifèrics. En aquest enfocament es tenen present com a variables rellevants tant la densitat de llocs de treball com d'altres criteris que defineixen el grau d'urbanització o el nivell assolit en la jerarquia urbana, com l'existència i intensitat de determinats serveis (nombre de places hoteleres, entre d'altres). Cal remarcar la inclusió de la variable

«densitat de llocs de treball per hectàrea» com a criteri demarcador del nucli de la regió respecte a les zones perifèriques.

En els dos supòsits el criteri dominant és el del mercat de treball local. No s'hi considera específicament ni la noció d'interconnexió productiva no laboral (la imbricació possible de funcions de producció en el territori sense integració del mercats de treball) ni la de l'especialització dels diferents territoris del mateix sistema urbà en la provisió de serveis o en determinats consums col·lectius. És doncs un criteri molt restrictiu i, com més endavant s'argumentarà, poc adaptat a les característiques del nou model de desenvolupament econòmic que es va consolidant com a conseqüència de la crisi econòmica. Aquest model exigeix un ús intensiu de capital (1) i comporta un increment de les necessitats d'espai per unitat produïda i un ràpid creixement de les necessitats de transports i comunicacions (2).

Es pot sostenir que els canvis experimentats durant la crisi econòmica en el modus de produir també han afectat a les grans regions urbanes. Cal readaptar tant els instruments d'anàlisi com l'escala del planejament a aquestes noves circumstàncies. La vella noció d'Àrea Metropolitana no recull amb suficient precisió aspectes rellevants dels nous processos d'utilització dels territoris, especialment en els límits exteriors de les grans àrees metropolitanas; apareixen nocions alternatives com ara les de metròpolis policèntrica regional (G. Campos Venuti) i descentralització intrametropolitana (M. Castells), que juntament amb nous paradigmes sobre localització industrial -com ara el del «districte indus-

1) Vegeu A. GARRIDO, E. SANROMÀ, J. TRULLÈN, «De la moderació salarial a la recuperació de la inversió: crítica a una cadena secuencial» en A. ESPINA et alia, "Estudios sobre el mercado de trabajo en España", Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1987; y J. TRULLÈN (1990, b).

2) En la mesura en què els processos productius es van segmentant en fases cada cop més especialitzades, les necessitats de transport i comunicacions per unitat produïda s'incrementen. Aquest factor té una gran importància per orientar les polítiques d'infraestructures en els propers anys en regions urbanes especialitzades en la producció industrial com ara la de Barcelona.

trial marshal·lià» (G. Becattini) i el d'especialització flexible (M. Piore i Ch. Sabel)- poden ajudar a definir noves estratègies econòmico-territorials eficients i adaptades a les noves circumstàncies productives.

2. El model metropolità i la producció de masses

Cal partir de la base que els models de desenvolupament territorial no són aliens al model de desenvolupament econòmic. El model metropolità es desenvolupa en una fase d'extensió dels fenòmens de producció industrial organitzats sobre esquemes fordistes. Aquests fenòmens són històrics i, en conseqüència, modifiquen situacions anteriors i vénen modificades per aconteixements posteriors. En tot cas són fenòmens que persisteixen en el temps: un model no pren el relleu de l'altre, no el substitueix, sinó que comença a desplegar la seva potencialitat juntament amb la coexistència dels altres.

Efectivament, podem detectar tres grans etapes o vessants en l'evolució del capitalisme durant el segle vint que afecten el desenvolupament territorial i urbanístic: la producció segons el model taylorista; la producció de masses segons el model fordista; i la producció flexible. El model territorial dominant en cada una d'aquestes serà diferent. En concret, el desenvolupament del model metropolità coincidirà en el temps amb l'extensió de formes productives de caràcter fordista de manera dominant en la producció industrial.

El fordisme com a mètode de producció pressuposa l'extensió de les sèries, l'eixamplament dels mercats, i l'especialització productiva realitzada en grans fàbriques. Els guanys de productivitat derivats de l'aplicació de tècniques fordistes es tradueixen també en guanys salarials: s'estén el consum de masses sobre la base de l'existència de rendiments creixents a escala en la producció. Aquests fenòmens es tradueixen en canvis radicals en els patrons de consum, en la forma de construir i d'habitar, en el modus de circular i en l'especialització productiva dels territoris urbans. L'aplicació de tècniques fordistes i de criteris econòmics associats a aquestes -com ara l'extensió de les sèries facilita l'especialització

productiva- també afecta l'urbanisme i l'ordenació del territori. El funcionalisme és un moviment paral·lel al fordisme i a la regulació keynesiana. La zonificació pretén especialitzar els territoris de la mateixa manera que el fordisme pretén dividir el procés de producció en fases. Tots dos sistemes descansen sobre el principi que l'ampliació de l'escala de la producció o de la ciutat facilita l'especialització i, en conseqüència, que cal anar a la recerca d'economies d'escala i d'economies d'aglomeració.

És en aquest context on es pot interpretar el desenvolupament de les economies occidentals des del final de la II Guerra Mundial i, paral·lelament, del desenvolupament del model metropolità i del planejament assentat sobre bases funcionalistes.

Industrialització, creixement demogràfic de les grans metròpolis, progressiva terciarització dels centres urbans, són alguns dels trets característics del model metropolità dominant a moltes de les ciutats occidentals durant els anys cinquanta i seixanta.

L'existència d'unes regularitats en el desenvolupament de les àrees metropolitanes permetrà orientar algunes de les polítiques urbanístiques. La tendència a la crisi urbana, que es dedueix de la lògica interna del model, tractarà d'ésser corregida per la planificació urbana i regional. La lluita per la centralitat provocarà que a través del mercat del sòl i sostre es determini finalment bona part dels usos del territori. Moltes de les externalitats negatives derivades d'aquestes decisions privades seran l'objectiu al qual s'adreçarà la gestió territorial i urbanística. Algunes de les patologies més característiques del model metropolità-fordista quedaran consolidades: densificació residencial, congestió, predomini del vehicle privat com a medi de transport, pol·lució, expulsió de rendes mitjanes i baixes dels centres urbans i concentració del terciari, entre d'altres. Moltes de les seves virtuts són: gran increment del nivell de vida, disminució de les desigualtats socials, desenvolupament de l'estat del benestar, internacionalització de les economies, extensió del progrés científic i tècnic, augment del capital humà en educació, increment del temps lliure, entre d'altres.

3. Crisi econòmica i crisi del model territorial

La crisi dels setanta cal interpretar-la com una crisi de model de desenvolupament i no tan sols com una simple davallada en el ritme de creixement de la producció. Canvien aspectes fonamentals del funcionament de les economies occidentals, tant en l'esfera de la producció, com en la pròpia regulació del sistema econòmic. Aquests canvis afecten directament al modus concret d'ús del territori.

Els trets característics del nou procés serien els següents: en primer lloc, des del punt de vista d'organització de la producció, el canvi tecnològic permetrà obrir el ventall d'activitats realitzables amb mètodes flexibles gràcies a l'aplicació de la informàtica i la robòtica. Subsisteixen i tenen un gran pes en la producció industrial els procediments fordistes basats en la gran empresa, però s'estenen les possibilitats de trobar l'eficiència en sistemes productius especialitzats. Les noves tecnologies fan més complex el procés de producció, més especialitzat, però més segmentat. En conseqüència es trenca la tendència a la concentració industrial al voltant de grans plantes productives. Aquestes plantes no desapareixen, sinó que passen a ocupar un paper creixent d'acoblament d'*inputs* subministrats per les petites i mitjanes empreses locals.

La petita i mitjana empresa industrial no ha de seguir complint un paper subsidiari de la gran empresa en el nou sistema de producció flexible, un paper de subcontractista. Troba avantatges comparatius respecte de les grans empreses en moltes fases de la producció industrial (i també en moltes fases de la producció de serveis, que també s'externalitzen).

De la producció de masses es passa de forma creixent a la producció flexible. Es efficient produir sèries curtes però adaptades a una demanda creixent de productes manufacturats diferenciats. Els ràpids canvis en la demanda, en els gustos dels consumidors, fan que calgui respondre amb molta rapidesa, de manera molt flexible. La mateixa incertesa respecte al volum i composició de la demanda, i els grans increments en els costos financers, tendeixen a

evitar l'emmagatzematge. Els mateixos contractes laborals es flexibilitzen.

En aquest context, i especialment en determinades produccions industrials com es ara les que estan més pròximes a la demanda final, s'assisteix a un fenomen de reemergència de la importància de la localització industrial com a factor de competitivitat. Els nous espais industrials tenen moltes coses en comú amb uns fenòmens d'industrialització que es van donar a determinats països europeus en el darrer terç del segle XIX i que van ser analitzats per Marshall. Es tracta dels anomenats «districtes industrials».

El districte industrial marshallià es caracteritza per l'existència en un espai delimitat, normalment una ciutat d'abast poblacional mitjà, d'un ampli conjunt de petites i mitjanes empreses molt flexibles i que estan en règim de competència. En aquests espais industrials es generen un seguit d'externalitats que tenen naturalesa territorial, és a dir, que s'expliquen pel fet que la producció industrial es fa en un determinat territori.

Seguint Marshall, aquests espais industrials aconseguirien competir amb èxit amb els sistemes de producció integrats en la gran empresa, al generar unes condicions de producció que permetrien trobar economies d'escala en la producció sense integrar-la verticalment. Cada empresa s'aniria especialitzant en una sola fase de la producció, i en aquesta fase productiva es trobaria competint amb d'altres empreses. Per tant, el sistema és competitiu, no de monopoli o d'oligopoli, i es conseguiria l'eficiència individual i alhora es trobarien condicions per retroalimentar el procés, incorporant canvis tècnics.

El procés d'internacionalització de les economies al qual hem assistit en aquests darrers anys, obriria la possibilitat d'incrementar la competència, però també eixamplaria els mercats la qual cosa possibilita l'increment en l'especialització productiva. En conseqüència, els nous espais industrials es mostren eficients si logren incrementar l'especialització productiva de les empreses en fases cada cop més

petites del procés de producció. La paradoxa està en què el fet de treballar juntes en el territori dóna avantatges comparatius a les PIMES; es generen en el territori un seguit d'externalitats com ara la ràpida transmissió del canvi tècnic, la difusió de l'aprenentatge, l'acceptació de fórmules contractuals eficients i flexibles, entre d'altres.

Com a contrapartida d'aquests fenòmens, s'incrementen notablement les necessitats de transport i de comunicacions. El canvi tècnic ha facilitat enormement la millora de les comunicacions, però no ha anat acompanyada d'una extensió dels transports, molt sovint sotmesos a decisions de planejament en mans de les autoritats públiques. La crisi del sistema de transport seria una manifestació no tan sols de l'increment de la producció o del nivell de vida, sinó, i fonamentalment, dels canvis registrats en la forma de produir, que si bé provoquen flexibilitat en la producció generen un canvi en l'elasticitat de la demanda de transport per unitat produïda.

Així doncs, les necessitats de millorar els transports i les comunicacions seran decisives. L'economia s'internacionalitza (només així aconseguix eficiència i increment en l'especialització) i el sistema de transports ho ha de tenir present: increment del trànsit aeri, connectivitat per ferrocarril d'alta velocitat amb els mercats europeus, reserves d'espais per a centrals de càrrega, millora del sistema portuari per aconseguir una millora en la competitivitat internacional.

Les necessitats de formació són tant o més importants que les necessitats de comunicacions. El progrés tècnic exigeix disposar d'una formació flexible, que permeti una ràpida adaptació del treballador a sistemes de producció canviants; ja no es tracta de treballadors manuals no especialitzats, sinó de professionals i tècnics cada vegada més especialitzats, però flexibles. La Universitat complirà aquí un paper decisiu, tant en la formació bàsica de primer i de segon cicle, com en la progressiva formació especialitzada de tercer cicle. També la formació continuada i la formació professional estaran en una posició capdavantera entre les noves prioritats.

4. Crisi econòmica i crisi de model en el cas de Barcelona i l'AMB

Els canvis experimentats en el sistema de producció i en el model territorial es donen amb una intensitat especial en el cas de Barcelona. Aquesta ciutat i la seva àrea d'influència més immediata experimenten amb una duresa excepcional els efectes de la crisi del model de desenvolupament des de la meitat de la dècada dels setanta. Barcelona com a capital industrial històrica d'Espanya concentrava el gruix de l'activitat productiva industrial des dels inicis de la revolució industrial. El daltabaix industrial que experimenta la ciutat central com a conseqüència de la crisi dels setanta es tradueix en un ràpid increment de l'atur, resultat inevitable dels processos desindustrialitzadors.

No s'assisteix només a un canvi en la localització industrial, en expulsar de la ciutat central una part important del seu teixit industrial. S'assisteix entre 1975 i 1985 a una destrucció neta d'activitat industrial. La progressió del terciari evitarà que aquesta caiguda de la producció industrial provoqui una disminució significativa de la renda disponible. S'assisteix doncs a un canvi estructural que afecta la producció i que tindrà unes conseqüències clares en el desenvolupament econòmic i en el model d'utilització del territori.

Crisi urbana i crisi econòmica es donen doncs simultàniament a Barcelona durant aquest període. La caiguda de la inversió agregada és molt intensa. La recuperació no s'experimenta fins l'estiu de 1985, fet que provoca l'aparició de bosses d'atur que en algunes ciutats metropolitanes va superar el trenta per cent, i que per al conjunt de l'AMB va arribar al vint-i-quatre per cent.

Barcelona durant la crisi assisteix a una davallada demogràfica de la ciutat central i de la primera corona metropolitana. Els saldos migratoris són negatius entre 1981 i 1986 amb taxes de creixement anuals acumulatives en el període de -0.59 i -0.30, respectivament. En canvi les taxes de creixement són positives en la resta de la Regió primera.

L'ocupació total de la ciutat entre 1970 i 1986 cau un 25%. En aquest període la indústria perd un 42% dels llocs de treball i el sector de la construcció un 69%. La pèrdua de llocs de treball industrial és menys intensa a la resta de la CMB i a la resta de l'AMB: un 21% i un 11%, respectivament.

Assistim doncs a un període de crisi profunda en la producció, i de canvis addicionals en la localització de l'activitat productiva: es descentralitza una part de la producció industrial i de l'ocupació industrial, i s'especialitza la ciutat central en la provisió de serveis d'alt valor afegit.

La descentralització de la producció industrial presentaria la següent característica dominant: Barcelona hauria expulsat la producció industrial de menor valor afegit i s'hauria especialitzat amb sectors que tenen alt valor afegit i que addicionalment presenten taxes de creixement productiu relativament importants.

El creixement de la producció en sectors industrials que tenen una producció menys estandaritzada es produeix especialment a les ciutats industrials tradicionals de la resta de la Regió I i no tant en les ciutats situades en la primera corona metropolitana.

Aquest fenomen detectat per Trullén, Matas i Roig (1989) posaria sobre la pista de l'existència d'avantatges comparatius en la producció industrial tant en antigues ciutats industrials (Sabadell, Terrassa) com en espais industrials de més recent industrialització (Granollers), i va en la direcció apuntada amb anterioritat: el districte industrial.

5. Producció i renda a Barcelona, l'AMB i la Regió I al final de la crisi

Les estimacions sobre el valor afegit brut (VAB) de Barcelona i els municipis de l'antiga CMB que estan portant-se a terme (Josep Oliver i Joan Trullén, Estimació del VAB per branques productives de la ciutat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana. Any 1985, Vols. I i II) permeten disposar d'una primera radiografia sobre la distribució territorial del valor de la producció

a Barcelona al final de la crisi econòmica. Els resultats del treball posen de relleu l'existència d'un molt elevat valor afegit polaritzat en el terme municipal de Barcelona. Si les dades disponibles procedents de l'explotació del Padró de 1986 ja indicaven una molt elevada concentració dels llocs de treball localitzats en el nucli de l'àrea metropolitana, el fet que el valor afegit d'aquests sigui relativament encara més alt fa que el valor de la producció sigui finalment encara més intens.

La dinàmica productiva respondria al model general, però amb importants modificacions. En efecte, per d'una banda la ciutat central concentraria bona part de l'activitat terciària de l'àrea metropolitana. El PIB de la ciutat estaria generat per activitats terciàries en unes dues terceres parts aproximadament. Aquesta tendència tendirà amb molta probabilitat a incrementar-se, especialitzant-se la ciutat central amb la producció de serveis a les empreses i de serveis generals, i concentrant aquells serveis més competitiu internacionalment.

Cal però destacar que el municipi de Barcelona segueix essent un municipi amb una forta base industrial: prop d'una tercera part de la seva producció està generada per activitats industrials directes. Aquest fet, que pot semblar insòlit en una gran ciutat avançada europea occidental, s'explica tant per la inclusió dins del terme municipal de Barcelona de la Zona Franca com pel manteniment d'un teixit industrial en alguns districtes industrials històrics (que es troben en procés de desaparició).

Cal remarcar que d'acord amb els resultats d'aquesta investigació, Barcelona constitueix encara el principal centre industrial de tota l'àrea metropolitana, atès que concentraria prop de dues terceres parts de la producció industrial del conjunt de municipis de l'àmbit de la CMB. És a dir, l'activitat industrial de la ciutat supera a la de la resta dels vint-i-sis municipis de l'antiga CMB i és aproximadament equivalent a la del conjunt de les activitats industrials de la resta de la regió metropolitana.

Això dóna una idea del caràcter del sistema productiu

metropolità que es va consolidar a Barcelona durant els anys cinquanta i seixanta: un mercat de treball únic en el conjunt dels vint-i-set municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, amb una especialització productiva de la ciutat central molt notable amb valors afegits relativament alts i creixents.

Així doncs, pel conjunt de la Regió I, i des de la perspectiva del mercat de treball, podem distingir dos grans àmbits:

1. L'àmbit nucleat pel municipi de Barcelona, i que inclouria aproximadament els municipis de l'antiga CMB;
2. L'àmbit exterior, polinucleat per les grans ciutats industrials de Sabadell, Terrassa, Mataró i Granollers.

En el seu conjunt la Regió I presentaria un elevat grau d'autocontenció al voltant de cada una d'aquestes grans ciutats, però el seu sistema productiu i distributiu (infraestructures públiques i serveis públics d'alt nivell) estaria força integrat.

Pel que fa a Barcelona ciutat cal destacar que atreu diàriament més població activa que la que exporta. El nivell de remuneracions dels treballadors atrets es inferior al dels treballadors que tenen localitzats els seus llocs de treball en la primera corona metropolitana (la resta dels municipis de la CMB). És a dir, Barcelona presenta una especialització productiva d'alts valors afegits i també una especialització residencial en rendes mitjanes i altes, que es tradueix en més alts valors del sòl tant per a usos residencials com productius.

Simultàniament, de recents explotacions del Padró de 1986 es pot avançar que la resta de la regió metropolitana presenta diferents mercats de treball que es caracteritzen per un molt elevat grau d'autocontenció i que es polaritzen al voltant dels grans municipis. D'aquesta manera apareixerien diferents polaritats en municipis com ara Mataró, Granollers, Sabadell i Terrassa. Els mercats de treball de Martorell presentarien més relacions de *commuting* amb el conjunt de municipis de la CMB.

Això ens porta a la detecció d'un fenomen de manteniment d'una situació de molt escassa permeabilitat dels mercats de treball tradicionals del conjunt de ciutats situades a la perifèria de l'àrea metropolitana.

Aquesta característica podria ser interpretada de diferents formes. En primer lloc com el reflex d'una situació d'escassa mobilitat del treball, tant per causa de les dificultats de comunicació com per problemes d'imperficcions en els mercats de l'habitatge. Però també hi cap una explicació alternativa. Aquests mercats perifèrics presenten històricament una situació d'especificitat, de connexió amb produccions segmentades d'un mercat de treball limitat. Ens trobariem davant de casos que es poden interpretar en clau de «districte industrial *marshalià*», segons la interpretació de Becattini.

En efecte, els mercats de treball de Sabadell, Terrassa, Granollers (Vid M.T. Costa i Joan Trullén 1988) i Mataró presentarien característiques específiques de districte industrial: elevat grau d'autocontenció, especialització en produccions molt segmentades (tèxtil, transformats metàl·lics), tradició industrial, atmosfera industrial, sentit de pertinença a una col·lectivitat diferenciada, flexibilitat en la contractació, coexistència d'empreses pre-modernes i modernes, gran adaptació al cicle econòmic, produccions sovint de sèries curtes o de productes de temporada.

Tot això ens porta a sostenir la següent preposició: en el nou context obert pel desenvolupament del model de producció flexible, el criteri de l'abast territorial del mercat de treball és clarament insuficient per definir amb rigor l'abast dels fenòmens d'interrelació funcional dels sistemes urbans. Cal aprofundir en el coneixement de les interrelacions productives, en la localització en el territori de les interconnexions de la producció industrial i no industrial. Constituir una única producció industrial i no industrial. Constituir un únic mercat de treball metropolità a escala d'una regió tan gran com la regió primera no sembla l'objectiu a seguir; al contrari, reconèixer les virtuts de l'existència de diferents mercats de treball molt interrelacionats des del cantó

de la producció però que no generen abundants fluxos de trànsit residència-treball. La millora de la connectivitat sembla doncs decisiva però no tant en un sentit radial, sinó i fonamentalment, en un sentit transversal. La connectivitat entre els nuclis productius de Mataró, Granollers, Terrassa, Sabadell i Martorell constitueix una línia estratègica de desenvolupament dels territoris del conjunt de la Regió I.

Pel que fa a la distribució de la renda en els territoris metropolitans (renda familiar bruta disponible per càpita (3), la situació existent en el moment de la sortida de la crisi (1985) seria segons les estimacions disponibles (Oliver, Busom, Trullén, 1989) la següent: En primer lloc es detecta una clara concentració de rendes mitjanes i altes al municipi de Barcelona que en el seu conjunt presentaria una renda mitjana superior en un 52% a la renda de la resta dels municipis de la CMB.

Respecte a la localització de nivells de renda baixos, pels municipis de la CMB es detectarien dues grans àrees: Sta. Coloma de Gramenet - Sant Adrià de Besòs - Badalona; i El Prat de Llobregat - Viladecans.

Els fenòmens de localització de població de renda alta a l'exterior del municipi de Barcelona són encara molt poc significatius i afecten substancialment municipis molt dinàmics quant a la variació de la població (Sant Cugat del Vallès, Sant Just Desvern i Tiana), però amb escassos volums absoluts.

Per tant, durant la crisi no sembla que s'hagi alterat el patró de concentració de la població de renda alta i mitjana-alta dins Barcelona i, en particular, en els quatre districtes centrals següents: Sarrià-Sant

Gervasi, Les Corts, l'Eixample, i Gràcia. Les rendes mitjanes del conjunt de l'àrea també es concentren a Barcelona, fonamentalment al voltant de l'eix de la Meridiana. Aixó configuraria un nucli de renda alta i mitjana molt important quantitativament localitzat en el centre de la ciutat central de l'àrea metropolitana.

Si bé no es disposa d'informació homogènia, el conjunt de municipis de la resta de la regió primera disposaria d'una renda mitjana similar a la de la primera corona metropolitana però amb una diferència important: la seva major variabilitat dins de les grans ciutats.

Per tant, i des de la perspectiva de la renda disponible, es destaca la persistència d'una important disparitat en els nivells de renda disponible per les famílies. Aquest fet reflecteix en el territori la persistència d'elevats graus de desigualtat en la nostra societat. La seva correcció no ha d'ésser l'objectiu prioritari d'una política social més elevada. Ara bé, la política territorial pot perseguir objectius equilibradors de la distribució de la població en el territori evitant la segregació de l'espai per nivells de renda, amb una acurada política específica, com ara la de distribució estratègica d'equipaments i serveis públics, incorporant doncs objectius definits en termes no tant de renda com de benestar.

6. Cap a un nou model de desenvolupament econòmic i territorial pel conjunt de la Regió I

De l'anàlisi fins aquí desenvolupat es desprén en primer lloc una conseqüència per a la política territorial: la pertinència del planejament territorial conjunt de tot l'àmbit territorial de la Regió I. No és possible prescindir de Barcelona per al disseny de noves estratègies de desenvolupament del territori de les comarques limítrofes amb l'espai metropolità consolidat: Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental ni Maresme. Estendre l'àmbit de planejament a les comarques de l'Alt Penedès i Garraf pot ser a llarg termini pertinent, però no sembla a hores d'ara que disposin d'una dinàmica productiva ni ocupacional sensiblement diferent en relació a l'àrea metropolitana de Barcelona que l'existent en d'altres àmbits

(3) Es tracta del concepte emprat pel Servei d'Estudi del Banco de Bilbao i que es correspon amb el SEC-REG; inclou la renda obtinguda per les famílies i les institucions privades sense finalitat de luxe obtingudes en un any, després de deduir-hi el pagament dels impostos directes sobre les famílies i les quotes obligatòries a la seguretat social (sous i salaris bruts, rendes mixtes d'empreses i autònoms, rendes de capital -interessos, dividends, lloguers, prestacions socials; dedueix les cotitzacions socials i els impostos directes sobre les famílies).

territorials com ara l'Anoia, Osona o el Bages. Aquest planejament territorial no s'ha d'estendre al planejament urbanístic. Ara bé, des d'una perspectiva econòmica no sembla de cap manera pertinent extreure de l'àmbit del planejament urbanístic metropolità el conjunt dels municipis inclosos en el PGM, que configuren un mercat de treball plenament integrat.

El contingut d'un pla territorial pel conjunt de la Regió I està molt influït per la dinàmica metropolitana però no cal assimilar-lo a un pla metropolità.

Per contra, sembla necessari remarcar que el planejament de la part de la regió primera amb una dinàmica no específicament metropolitana no ha d'obeir a criteris superats de «metropolitanització» sinó tot al contrari, d'enfortiment dels avantatges comparatius que han assolit pel fet de disposar de processos industrials d'arrels molt antigues o de nous espais industrials eficients que no s'han d'assimilar als processos de suburbialització o de dinàmica de «segona corona metropolitana».

En conseqüència, els elements estratègics d'un futur Pla Territorial haurien de plantejar-se la prioritat d'enfortir els avantatges comparatius dels dos espais que, si bé tenen naturalesa diferent, presenten un elevat grau d'integració de les seves funcions de producció.

Per tant, la política de connexió dels diferents espais industrials de la part de la Regió I no metropolitana semblaria la primera prioritat en matèria de transports: l'eix Mataró-Granollers-Sabadell-Terrassa-Martorell. La connectivitat hauria de garantir una gran permeabilitat en el territori, probablement la fórmula de l'autopista no sigui la més adequada, especialment en el tram Granollers-Martorell.

La connexió de la primera corona metropolitana amb aquest eix estratègic sembla també prioritari. La manca de permeabilitat dels mercats de treball de la resta de la Regió I amb els de la primera corona metropolitana és especialment significativa. Caldria garantir la connectivitat del transport públic de les

poblacions de renda mitjana i baixa amb els mercats de treball de la Regió I. Aquesta connectivitat hauria d'anar acompanyada d'una política de formació especialitzada adreçada a l'enfortiment dels avantatges comparatius de les ciutats de la Regió I, especialment Sabadell, Terrassa, Granollers i Mataró, per evitar que l'increment de l'oferta de treball derivat de la millora de la connectivitat pugui a llarg termini eliminar l'especificitat del seu mercat de treball.

La prioritat en aquestes dues línies estratègiques no obeeix només a criteris d'eficiència productiva, sinó que obre la possibilitat de desplegar una política de caràcter redistributiu basada en la localització de serveis públics i equipaments fora de l'àmbit metropolità estricte. Efectivament, si es garanteix la connectivitat del conjunt de les àrees situades fora de l'àmbit metropolità i amb la primera corona metropolitana i Barcelona, s'obre la possibilitat que es compleixi amb el principi que una bona part dels ciutadans del conjunt de la Regió I puguin accedir amb comoditat a qualsevol servei o equipament localitzat en aquest àmbit conjunt. Per tant, es pot desplegar una política de localització de serveis d'abast regional i fins i tot internacional fora de l'àmbit de Barcelona.

Les possibilitats de dissenyar acords entre les diferents instàncies de govern amb responsabilitats dins del conjunt de la Regió I sembla que d'aquesta manera s'incrementen. Fins i tot és possible imaginar que els agents socials, sindicats i organitzacions empresarials estiguessin disposats a participar en el disseny d'aquestes línies estratègiques que, per la seva dimensió, han de mobilitzar importants volums de finançament que escapen probablement a la capacitat de les administracions públiques localitzades en el territori.

En aquest sentit, definir objectius territorials que tinguin present aspectes productius, però també aspectes distributius, sembla del tot necessari. Situats en el territori els objectius socials s'haurien de basar més en el benestar que en la renda disponible, incorporant doncs variables com ara el temps destinat a verificar el trajecte residència-treball o la possibilitat

d'emprar amb eficiència transports públics a escala de Regió I.

A més a més les autoritats locals de les ciutats industrials situades en la Regió I podrien complir un paper decisiu en el disseny d'estratègies territorials

basades en la provisió de serveis que facilitin la generació d'externalitats positives, dins una lògica de districte industrial. La terciarització d'aquestes ciutats sembla doncs també una línia estratègica fonamental.

BIBLIOGRAFIA

- Becattini, Giacomo (1986): "Del «sector» industrial al «districte» industrial. Algunes consideracions sobre la unitat de recerca de l'economia industrial" a **Revista Econòmica de Catalunya**, n.º 1
- Bianchi, Patrizio (1989); **Industrial Districts and Industrial Policy Interventions**, (mimeografiat).
- Campos Venuti, Giuseppe (1989); **La terza generazione dell'urbanistica**, Milano, Franco Angeli ed.
- Casassas, Lluís i Clusa, Joaquim (1980); **L'organització territorial de Catalunya**, Barcelona, Fundació Jaume Bofill.
- Centre d'Estudis de Planificació (1989); "Els serveis a les empreses a la regió metropolitana de Barcelona" a **Barcelona econòmica**, n.º 4.
- Cheshire, Paul i Hay, Dennis (1986); "Problemas de declive y crecimiento en las ciudades de Europa" a **Estudios Territoriales**, n.º 19.
- Costa, Alex; Guell, Xavier i Parellada, Martí (1989); "Economia i territori vers un model de creixement equilibrat?" a Jornades sobre present i futur de l'economia catalana, **Revista Econòmica de Catalunya**.
- Costa, Maria Teresa i Trullén, Joan (1987); **Décentrement productif et diffusion industrielle**, presentat al Tunis International Symposium New Approaches to Industrialization.
- Esteban, Manuel (1989); "Distribució geogràfica de la mobilitat per treball a la regió metropolitana de Barcelona. Anàlisi dels mercats de treball" a **Revista Econòmica de Catalunya**, gener-abril.
- Oliver, Josep; Busom, Isabel i Trullén, Joan (1989); **Estimació de la renda familiar disponible per càpita de Barcelona, els seus districtes i els 27 municipis de la CMB (1985)**, Barcelona, Ajuntament de Barcelona / IEMB, 2a. ed.
- Instituto del Territorio y Urbanismo (1988); **Areas metropolitanas en la crisis**, Madrid, MOPU.
- Ministerio de Economía y Hacienda (1990); **Plan de Reconversión Regional y Social de España 1989-1993**, Madrid.
- Oliver, Josep i Trullén, Joan (1990); **El PIB de Barcelona. Estimació del Valor Afegit Brut per branques d'activitat de la ciutat de Barcelona i l'Àrea Metropolitana (1985)**, Vols I i II, primer informe. Conclusions Preliminars. Departament d'Economia Aplicada de la UAB.
- Pasqual, Joan i Trullén, Joan (1988); "Algunas consideraciones sobre la lógica de los distritos industriales: relevancia de los mercados irregulares" a **Quaderns**, IEMB-Departament d'Economia Aplicada UAB, 88/02.
- Piore, M. i Sable, Charles. (1984); **La segunda ruptura industrial**, Madrid, Alianza Ed. 1990.
- Piore, M. (1989); **Work, labor and action: Work Experience in a system of Flexible Production**, MIT, Departament d'Economia Aplicada de la UAB. (mimeografiat).
- Pola, Gian Carlo (1990); **Finances of Italian Metropolitan Areas: the Case of Milano**, Barcelona a Symposium on the Treasury of Large Metropolitan Areas, Barcelona (mimeografiat).
- Sabel, Charles (1988); "The Reemergence of Regional Economies" a **Papers de Seminari** n.º 29-30.
- Scott, Allen, J. i Storper, Michael (1986); **"Production, Work, Territory. The geographical anatomy of industrial capitalism"**, Boston, Allen & Unwin.
- Scott, Allen J. (1988); **New Industrial Spaces. Flexible Production Organization and Regional Development in North America and Western Europe**, London, Pion limited.

BIBLIOGRAFIA

Sengenberger, Werner i Loveman, Gary (1988); "Smaller Units of Employment. a Synthesis Report on Industrial Reorganization in Industrialised Countries", **International Institute for Labour Studies Discussions, Papers**, DP/3/1987 (rev. 1988).

Trullén, Joan; Matas, Anna; Oliver, Josep; Ferran Lluís, Puig, Enric i Santigosa, Angels (1987); **Barcelona frente a la crisis. Reestructuración productiva, reconstrucción urbana y política económica municipal (1979-1986)**, European Federation for Economic Research IEMB, Departament d'Economia Aplicada de la UAB.

Trullén, Joan (1988); "Barcelona entre fordismo y la segmentación", Comunicació, **Congrés Internacional sobre la Teoría de la Regulación**, Barcelona juny 1988.

Trullén, Joan; Matas, Anna; Oliver, Josep; Ferran, Lluís; Puig, Enric i Santigosa, Angels (1989); "Canvi

econòmic durant la crisi a l'àrea metropolitana de Barcelona: una aproximació territorial" a **Revista Econòmica de Catalunya**, n.º 10.

Trullén, Joan (1989); "Pactos sociales: una opción de futuro para la política económica española de los años noventa", Madrid a **Libro Marrón**, Circulo de Empresarios.

Trullén, Joan (1990a); "Caracterización de los distritos industriales", a Velarde, Juan; García Delgado, J.L. y Pedreño, Andrés (ed.), **La industria española y mercado de trabajo**, Madrid, Economistas libros.

Trullén, Joan (1990b); "Las características generales del modelo de crecimiento a partir de 1960" Parellada' Martí (dir.) a **Estructura Econòmica de Catalunya**, Madrid, Espasa Calpe.